平成１５年広審第３０号
旅客船宮島陸上施設衝突事件

言渡年月日　平成１５年８月２９日
審　判　庁　広島地方海難審判庁（佐野映一、高橋昭雄、道前洋志）
理　事　官　岩渕三穂

損　　害　宮　島・・・・・・左舷船首部外板に破口等
　　清盛塚参拝橋・・・北東角の欄干支柱が破損

原　　因　宮　島・・・・・・操船（減速措置）不適切、安全航行の指導不十分

主　　文
　本件陸上施設衝突は、減速措置が十分にとられなかったことによって発生したものである。
　運航管理者が、高速船の安全航行についての指導が十分でなかったことは、本件発生の原因となる。
　受審人Ａを戒告する。

理　　由
（事　実）
船　種　船　名　旅客船宮島
総　ト　ン　数　１９０トン
全　　長　３１．５０メートル
機関の種類　ディーゼル機関
出　　力　３，６７７キロワット

受　審　人　Ａ
職　　名　宮島船長
海　技　免　許　四級海技士（航海）

指定海難関係人　Ｂ
職　　名　Ｓ汽船株式会社運航管理者

事件発生の年月日時刻及び場所
平成１４年７月１０日０９時４５分

瀬戸内海　音戸瀬戸

（１）　音戸瀬戸

音戸瀬戸は、広島県呉市南部と広島県倉橋島北部との間にあり、同島側の三軒屋ノ鼻を北口とし、呉市側の鼻埼を南口とする南北に延びる長さ約７００メートルの狭い水道で、鼻埼の北方約１００メートルのところに架けられている音戸大橋とその南側付近が可航幅約６０メートルの最狭部となっており、南口付近から北口付近の約１，０００メートルにわたって幅約６０メートルの５メートル維持水深区間（以下「維持水深区間」という。）が設けられており、最狭部南口の西角には石垣で築造された清盛塚と同塚参拝橋が、また同東角の鼻埼沖合には石灯ろうが設置されていた。

また、音戸瀬戸は、南口で大きくわん曲しており、東方から接近し同瀬戸を北上する船舶は、南口において約１２０度の右転を行わなければならず、さらに、音戸瀬戸の最狭部における流速は最強時約４ノットにも達することから、船首を振った状態で最狭部に接近すると、強潮流の影響により操船が困難になるおそれがあるから、大角度転針後に維持水深区間に沿った予定針路から逸脱することのないよう、早めにかつ十分に減速して大角度転針を行い、潮流の流向に平行に航行して最狭部に接近する慎重な操船が求められるところであった。

（２）　宮島

宮島は、愛媛県松山港と広島県広島港との間の音戸瀬戸を経由する定期航路に就航する旅客定員１５３人の軽合金製双胴型高速旅客船で、２組のウォータージェット推進装置を有し、船橋のステアリングホイールとジョイスティックレバーを操作することによって、推力の方向と大きさを制御することができ、２組を同時に同方向に作動させる航海モードと、２組を個別に作動させて一点旋回、横移動などの複雑な操船ができ主機の増減速の追従が速い港湾モードとを備え、航海モードのときはステアリングホイールの操作により通常の舵を備えた船と同様に操船することができた。

また、取扱説明書では、高速航行中は急速に衝突を避ける場合でも大舵角をとらないようにし、主機を減速したあと舵一杯をとるよう指示されていた。

（３）　運航管理規程、運航基準及び音戸瀬戸特定航法

船舶所有者のＳ汽船株式会社は、海上運送法に基づき運航管理規程を定め、運航基準の音戸瀬戸特定航法として、高速船が同瀬戸を北上する際の大角度転針前の減速措置について、同瀬戸を見通して反航船を見ることができる地点と高速船の減速性能とを勘案し、鼻埼石灯ろうと音戸大橋西側橋脚を見通す線（以下「減速開始線」という。）より徐々に減速して維持水深区間は機関を回転数毎分１，２００以下とすることを定めていた。また、船舶運航の管理に関する統括責任者として運航管理者を選任し、同管理者は、各船の乗組員に対して運航管理規程、関係法令その他安全運航を確保するために必要とされる事項について安全教育を実施し、その周知徹底を図らなければならないと定めていた。

（４）　受審人

Ａ受審人は、昭和４５年Ｓ汽船株式会社に入社して同４７年海技免許を取得し、平成６年宮島に乗船して一等航海士及び船長として３年間勤務したのち、同１３年７月再び宮島に船長として乗船するようになったもので、航海中は航海モードを、入出航操船時と音戸瀬戸最狭部で反航船との航過を避けるため停船するときは港湾モードを使用していた。

（５）　指定海難関係人の安全航行指導状況

Ｂ指定海難関係人は、月１回本社において開催される安全対策委員会に船員代表を出席させて安全運航について啓蒙を行い、年２回安全運航講習会を開催していたが、高速船が音戸瀬戸を北上する際の大角度転針前の減速措置についての実状を把握していなかったので、高速船の船長に対して必要とされる事項について指導を十分に行っていなかった。

（６）　本件発生に至る経緯

宮島は、Ａ受審人ほか４人が乗り組み、平成１４年７月１０日０７時３０分広島港発の第１便から運航され、呉港に寄港したのち松山港に至り、乗客３６人を乗せ、船首１．６５メートル船尾２．０１メートルの喫水をもって、０９時００分松山港の観光桟橋を発し、広島港に向かった。

Ａ受審人は、発航後、機関長に命じて航海モードに切り替えさせ、操舵室中央の操縦席でステアリングホイールを操作して操舵操船にあたり、その右側に配置した機関長にジョイスティックレバーを操作させて機関の出力調整にあたらせ、途中いったん甲板長と操舵を交替し、倉橋島の双見ノ鼻沖合で再び自ら操舵操船にあたった。

０９時４２分４３秒Ａ受審人は、音戸大橋橋梁灯Ｃ２灯（以下中央橋梁灯という。）から１０６度（真方位、以下同じ。）１，０３０メートルの地点で、針路を２６３度に定め、機関を回転数毎分１，７４０の全速力前進にかけ、３０．０ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行し、同時４３分３１秒中央橋梁灯から１４６度４６０メートルの地点で、減速開始線上に達した。

ところが、Ａ受審人は、それまで数多く通航した慣れから操船に慎重さを欠き、減速措置を十分にとることなく続航し、同時４３分３６秒中央橋梁灯から１５６度４３０メートルの地点に達したとき、機関長に維持水深区間の南端付近に達するまでに機関を回転数毎分１，２００に下げるよう命じて、右舵一杯の３０度をとって大角度転針を開始した。

こうして、Ａ受審人は、右舵一杯をとって転針を続け、０９時４４分０８秒中央橋梁灯から１９８度２９０メートルの地点に達したとき、舵中央としたものの右回頭が止まらず、予定針路から逸脱することとなり、それを修正しようと左舵１３度をとって進行した。

０９時４４分２１秒Ａ受審人は、中央橋梁灯まで２１０メートルの地点に至って、音戸大橋の東側橋脚に向首して右回頭が止まり、船首を同灯に向けるため引き続き左舵１３度をとり、次第に強くなる南流の下で、船首が左に振れた状態で音戸瀬戸南口の最狭部に接近し、さらに、左回頭を止めようと右舵一杯をとったものの強潮流の影響によりその回頭は止まらず、同瀬戸西岸に向かって接近した。

０９時４４分５１秒Ａ受審人は、機関長に命じて港湾モードに切り替えさせ、後進をかけたが及ばず、０９時４５分００秒宮島は、中央橋梁灯から２３７度７５メートルの地点において、船首が３２０度に向首したとき、約２ノットの速力で、その左舷船首が、清盛塚参拝橋北東角の欄干に衝突した。

当時、天候は晴で風力１の南風が吹き、視界は良好で、潮候は下げ潮の初期で、付近には約３ノットの南流があった。

陸上施設衝突の結果、宮島は、左舷船首部外板に破口等を生じ、清盛塚参拝橋は、北東角の欄干支柱が破損したが、のちいずれも修理された。

（７）　事後の措置

Ｂ指定海難関係人は、高速船の船長に対して運航基準に定められた高速船の音戸瀬戸特定航法を遵守すること並びに状況によっては同基準の減速開始線に達する前に減速すること及び同基準以下の回転数に減速することを指導のうえその周知徹底を図り、安全訪船実施要領を策定して各船月１回の訪船活動により安全航行の実状を調査し、船長に対して必要とされる事項について指導を行い、さらに、音戸瀬戸北口灯浮標と同瀬戸南口灯浮標間においては必ず港湾モードとするよう運航基準を改訂して高速船の音戸瀬戸における安全通航の強化を図り、同種事故の再発防止策を講じた。

（原　因）

本件陸上施設衝突は、音戸瀬戸を北上する際、減速措置が不十分で、大角度転針後に予定針路から逸脱し、これを修正しようと船首が振れた状態で同瀬戸南口に向かって進行したことによって発生したものである。

運航管理者が、音戸瀬戸における高速船の安全航行について、船長に対する指導が十分でなかったことは、本件発生の原因となる。

（受審人等の所為）

Ａ受審人は、高速船を操船して東方から接近し音戸瀬戸を北上する場合、大角度転針後に同瀬戸南口の最狭部に向かう予定針路から逸脱することのないよう、減速措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、それまで数多く通航した慣れから操船に慎重さを欠き、減速措置を十分にとらなかった職務上の過失により、大角度転針後の予定針路からの逸脱を修正しようとして船首が振れた状態で潮流の強い同瀬戸南口に向かって進行し、清盛塚参拝橋との衝突を招き、宮島の左舷船首部外板に破口等を生じさせ、清盛塚参拝橋の欄干支柱を破損させるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。

Ｂ指定海難関係人が、高速船の船長に対して音戸瀬戸における高速船の安全航行に関し、同瀬戸を北上する際の大角度転針前の減速措置についての指導を十分に行わなかったこと

は、本件発生の原因となる。

Ｂ指定海難関係人に対しては、本件後、高速船の船長に対して運航基準に定められた高速船の音戸瀬戸特定航法の遵守等を指導のうえその周知徹底を図り、更に安全訪船実施要領を策定して訪船活動により安全航行の指導を行っていることなどに徴し、勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。